

RETRO VISEUR



**ROADSTERS
SALMSON S4
et PEUGEOT 301
Le sport tranquille**

**FERRARI-DINO 246 F1
Quand le V6
était devant**

**GRAHAM ET DAMON HILL
Champions
aux débuts difficiles**

**DOSSIER
ALPINE A 310**

L 9652 - 103 - 35,00 F





PEUGEOT 301 CR ROADSTER 1934
SALMSON S4 ROADSTER 1934



Quatre places sous deux parapluies

PAR MICHEL DUMIOT / PHOTOS DANIEL CHOUIN

*Au beau milieu des années 30, les roadsters
quatre cylindres de Peugeot et Salmson,
se ressemblaient étrangement.
Mais au-delà des apparences,
la personnalité de chacun était préservée.*



Imaginez une voiture de profil, et considérez une ligne horizontale qui partirait du point le plus haut de la calandre pour s'étirer vers l'arrière, et ne consentirait à redescendre vers le sol qu'en donnant l'impression de suivre la courbure de la roue arrière. C'est simple, c'est sans fioriture, et c'est le dessin commun des roadsters Peugeot 301 CR et Salmson S4. Certes, il y a bien ce léger tassement de la ligne de caisse, à partir du pare-brise, sur la Salmson, mais reconnaissez tout de même que la ressemblance est frappante, jusque dans l'absence de marchepieds. Ajoutez à cela qu'elles datent toutes les deux de 1934, et vous voilà déjà en train de vous demander laquelle aurait eu votre faveur à cette époque.

Bien entendu, encore eut-il fallu que vous ayez envie d'un roadster, mais en 1934, c'était une carrosserie très à la mode qui faisait le bonheur des concours d'élégance, et une gamme bien pensée se devait d'en avoir un. Il y avait bien le cabriolet pour rouler cheveux au vent, mais le roadster poussait encore plus loin l'originalité : pare-brise rabattable, capote escamotable entièrement ou presque, et seulement deux places à bord, plus un éventuel spider dissimulé dans la partie arrière. En somme, une version "chic et sport" qui conservait la même mécanique de la berline dont elle était dérivée, mais avec un prix de vente qui ne trompait personne sur les moyens financiers confortables de son propriétaire...

Aérodynamique ou classique

Exemple de la Peugeot 301 CR en 1934 : alors qu'une berline coûtait environ 21 000 F, le roadster était facturé 25 000... soit le prix exact de la Salmson S4 roadster.

La Peugeot 301 CR et la Salmson S4 sont donc l'expression d'une même idée de l'automobile d'avant-guerre, mais selon deux écoles de style et de technique. Le parti pris de l'aérodynamisme est une évidence, au moins esthétique, dans le dessin de la Peugeot, comparativement au style terriblement classique de la Salmson, tout hérité des années 20.

En 1934, Peugeot a choisi la calandre en coupe-vent inclinée vers l'arrière pour toute sa gamme, coiffée ici d'une tête de lion. Les ailes avant aux galbes et bavolets généreux se finissent en pointe à l'aplomb des portes,

tandis que les trois volets d'aération du capot moteur sont devenus horizontaux, comme renversés par le vent. Tout à l'arrière, sous la roue de secours extérieure (dissimulée par un cache-roue en tôle peinte), une discrète "trainée" s'ajoute aux bavolets des ailes pour accentuer l'effet aérodynamique. L'ensemble est bien proportionné, en un mot élégant.

Opposition mécanique

Sur la Salmson, la calandre parfaitement verticale est massive, voire agressive puisqu'aucun pare-chocs ne la précède à l'avant de la voiture. Heureusement que les mains de châssis font saillie pour la protéger, car ce ne sont pas les fines ailes, à peine bombées, qui pourraient y suffire.

Globalement, la Salmson paraît à la fois plus fluette et trapue, ce que confirment les dimensions de ses voies (1,20 m contre 1,30/1,34 m pour la Peugeot) et de son empattement (2,67 m contre 2,72 m), l'effet visuel étant accentué par ses fines jantes à rayons. Plus simple d'aspect extérieur, elle fait pourtant preuve d'une belle ingéniosité au niveau de la capote : tout l'ensemble capote/armature coulisse dans des rails derrière le dossier de la banquette, et tout disparaît ainsi sous le panneau de carrosserie situé entre le siège et le spider. Sous le soleil, la caisse nue de toute toile affirme encore plus son appellation roadster, alors que la Peugeot utilise un couvre-capote dont la couleur est assortie à celle de la sellerie.

La prise en mains ne s'annonce pas effrayante car avec respectivement 37 et 35 ch sous le capot de la Peugeot et de la Salmson, les moteurs ne vont pas être difficiles à dompter. Mais ce sont justement ces mécaniques de puissances modestes qui opposent radicalement ces roadsters et qui laissent présager des agréments de conduite bien différents.

Sur la Peugeot, le quatre cylindres n'atteint même pas les 1 500 cm³, 1 465 cm³ exactement pour que la puissance fiscale (génératrice de lourdes taxes en 1934) ne dépasse pas 8 CV, et avec ses soupapes latérales, il nous assure de sa bonne volonté, sans plus, le régime maximum étant situé à 4 000 tr/mn par respect pour son vilebrequin tournant seulement sur trois paliers. Extrapolé de celui de la 201, le moteur ne vous retient donc pas longtemps l'œil sous le capot, hormis pour apprécier le ventilateur,

Peugeot 301 CR roadster 1934 et Salmson S4 roadster 1934

la dynamo et la pompe à eau en tandem au-dessus du bloc, montage tout à fait caractéristique de Peugeot.

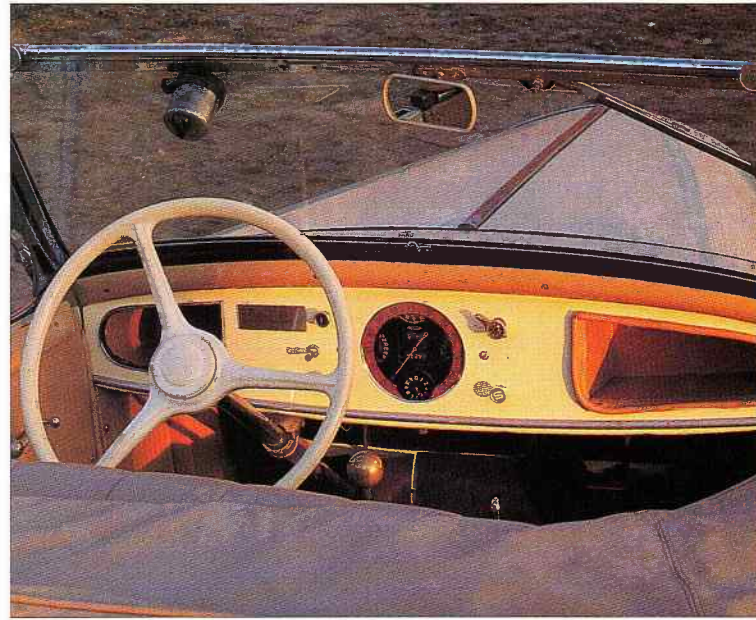
En revanche, celui de la Salmson S4 attire rapidement à lui les amateurs de mécaniques bien pensées puisque la culasse est coiffée d'un double arbre à cames en tête qui actionne les soupapes inclinées à 60°. En 1934, Salmson pouvait s'enorgueillir à juste titre d'exploiter cette technique résolument moderne, et les a priori favorables qui l'ont alors entourée sont toujours d'actualité chez les collectionneurs rencontrés pendant ce comparatif : «1 301 cm³ pour la Salmson S4, dites-vous ? Alors les 1 465 cm³ du Peugeot 301 CR vont avoir du fil à retordre...».

A une vitesse près

Première à prendre la route, la Peugeot 301 CR. La position de conduite est confortable, un peu haut perché, ce qui aide le conducteur puisque le capot court mais plat n'est pas ce qui se fait de mieux en matière de visibilité avant. La large banquette, moelleuse à souhait, semble décidée à filtrer toutes les inégalités de la route, mais ce serait désobligeant pour le train avant de ne pas l'associer aussi dans le confort de conduite de la 301 : Peugeot l'a dotée d'une suspension avant à roues indépendantes qui, en plus du montage souple du moteur ("self-amorti") rend l'auto maniable et précise, et presque exempte de vibrations.

Le grand cadran central du tableau de bord regroupe toutes les informations indispensables (niveau d'essence, débit de la dynamo, pression d'huile, heure et vitesse), la route défile au son grave et régulier du moteur. Malgré sa longueur, le levier de vitesses commande la boîte synchronisée sans difficulté, ce qui, à défaut de couple moteur, incite à rétrograder aussi souvent que possible pour se relancer dans les côtes et faux plats jusqu'à ce qu'enfin, la ligne droite autorise à passer le dernier rapport. Mais là le plaisir des premiers kilomètres est brutalement tempéré : la 301 CR n'a que trois vitesses...

Alors, aigri de cette absence d'un quatrième rapport, le malheureux quatre cylindres se voit contraint de mouliner tant qu'il peut !



Le dessin de la Peugeot 301 CR, équilibré et élégant, n'est pas servi par la présentation du tableau de bord : une simple tôle peinte et un cadran central rappellent les origines "populaires" du modèle.

Vue de face, la légère différence de gabarit entre la Peugeot et la Salmson est accentuée par l'absence du pare-chocs sur cette dernière. On y remarque d'autant mieux le dynamoteur, situé au pied de l'imposante calandre plate.





En 1934, la 4^e n'était pas vraiment au programme de la plupart des autos de grande diffusion. La Traction lancée cette même année, en témoigne également...

En conséquence, le roadster 301 CR plafonne autour des 80 km/h, jusqu'à ce que le bruit du moteur, tel une supplique incessante, incite à choisir de rouler à 60/65 km/h. L'agrément de conduite du roadster Peugeot 301 CR se situe là, mais il pourrait mieux faire. C'est d'autant plus décevant que les freins, bien qu'inopérants en début de course de la pédale, se montrent finalement capables d'arrêter la voiture à toutes les vitesses. Un vrai roadster, la 301 CR ? Non, plutôt une brave populaire en tenue de "bourgeoise encanaillée"...

Que nous réserve alors la conduite du roadster Salmson S4 qui joue, lui, sur le registre du sport sans concession ? La réponse ne se fait pas attendre. La Salmson est fidèle à son image, mais le premier contact trahit l'âge de sa conception : portes à ouverture suicide, volant à droite à branches métalliques simplement cerclé de bois. La banquette à l'assise plutôt basse permet seulement d'entrevoir la mascotte accessoire en forme d'oiseau qui domine le haut de la calandre.

En position centrale, le tableau de bord n'est pas plus complet que celui de la Peugeot, mais un bouton y fait merveille : celui du dynamoteur qui, sans un bruit, entraîne le vilebrequin par son extrémité avant, et réveille le petit bloc double arbre comme par enchantement.

Vigueur et souffle

La sonorité est surprenante mais logique : le bruit des engrènements de pignons (du fait de la commande des arbres à cames par renvoi d'angle et arbre vertical à l'arrière du bloc) domine celui de l'échappement.

Sans plus attendre, parlons de la boîte de vitesses : elle n'est pas synchronisée, mais elle s'engage bien, et surtout... elle est à quatre rapports. Quand le petit 1 301 cm³ fait mine de s'époumoner en 3^e, le passage de la 4^e est un réel bonheur car il lui redonne vigueur et souffle pour tenir facilement 70 à 80 km/h en croisière.

Les montées en régime sont vives, comme prévu, mais ce qui ne l'est pas, c'est la dureté de la direction, à l'arrêt comme en roulant. Ici, pas de

roues indépendantes, mais un traditionnel essieu avant rigide, avec lames de ressort semi-elliptiques, et il faut vite prendre l'habitude de rappeler le volant en sortie de virage car le retour en ligne est bien moins vif que les accélérations. A l'arrière le pont rigide et les ressorts cantilever laissent présager d'un confort dur et sautillant. Les premiers kilomètres en sont la confirmation...

Esprit cyclecariste

La Salmson S4 roadster est également sensible à l'attaque de ses freins dont le mordant déséquilibre facilement sa tenue de cap et provoque des embardées inattendues. La conduite est donc moins reposante que dans la Peugeot, mais elle a le mérite d'être plus vive, plus amusante... un peu plus typé sport. Mieux que les concours d'élégance, les petites routes semblent toutes désignées pour l'usage du roadster Salmson, à condition de ne quitter le volant des mains que le temps d'un changement de vitesse.

Prisonnières du vent, les oreilles du conducteur finissent par s'habituer aux bruits de toutes sortes, grincements de la caisse à ossature bois, couinements des lames de ressort, etc., jusqu'au moment où elles distinguent le chant d'accompagnement du pont arrière. Réminiscence de l'esprit cyclecariste ?

Le petit 1 301 cm³ Salmson soutient donc la comparaison avec le 1 465 cm³ Peugeot, grâce en particulier à la sérénité qu'apporte son quatrième rapport. On ne peut pas en dire autant du reste de la voiture... Mais cela fait probablement partie du charme de ces Salmson "de transition".

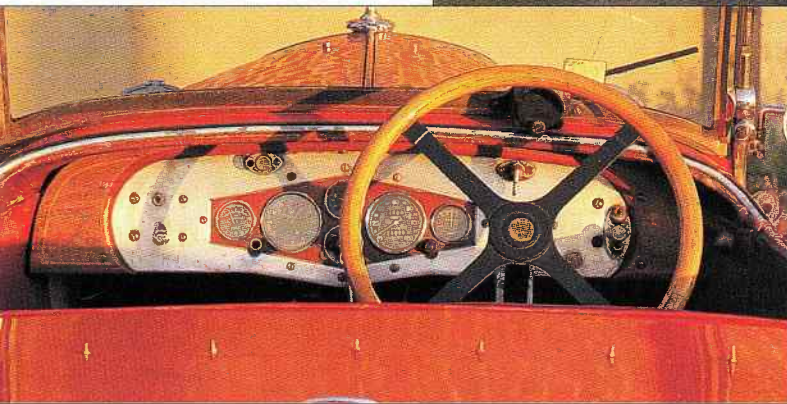
En revanche, n'oubliez pas qu'un essieu avant rigide ne pardonne pas les imperfections de pneumatiques ou d'équilibrage des roues. Expérience vécue à 70 km/h, alors que tous les espoirs étaient permis de rouler 10 km/h plus vite. Un violent shimmy mit brusquement toute la caisse en vibration. Lever le pied fut alors la seule solution pour retrouver le sourire, le coude à la portière, tout naturellement. ♦

Tous nos remerciements à Bruno Vendiesse, collectionneur et négociant de voitures de collection, (tél. 03 20 50 63 72, fax 03 20 50 60 25), qui a accepté de mettre ces deux roadsters à notre disposition.

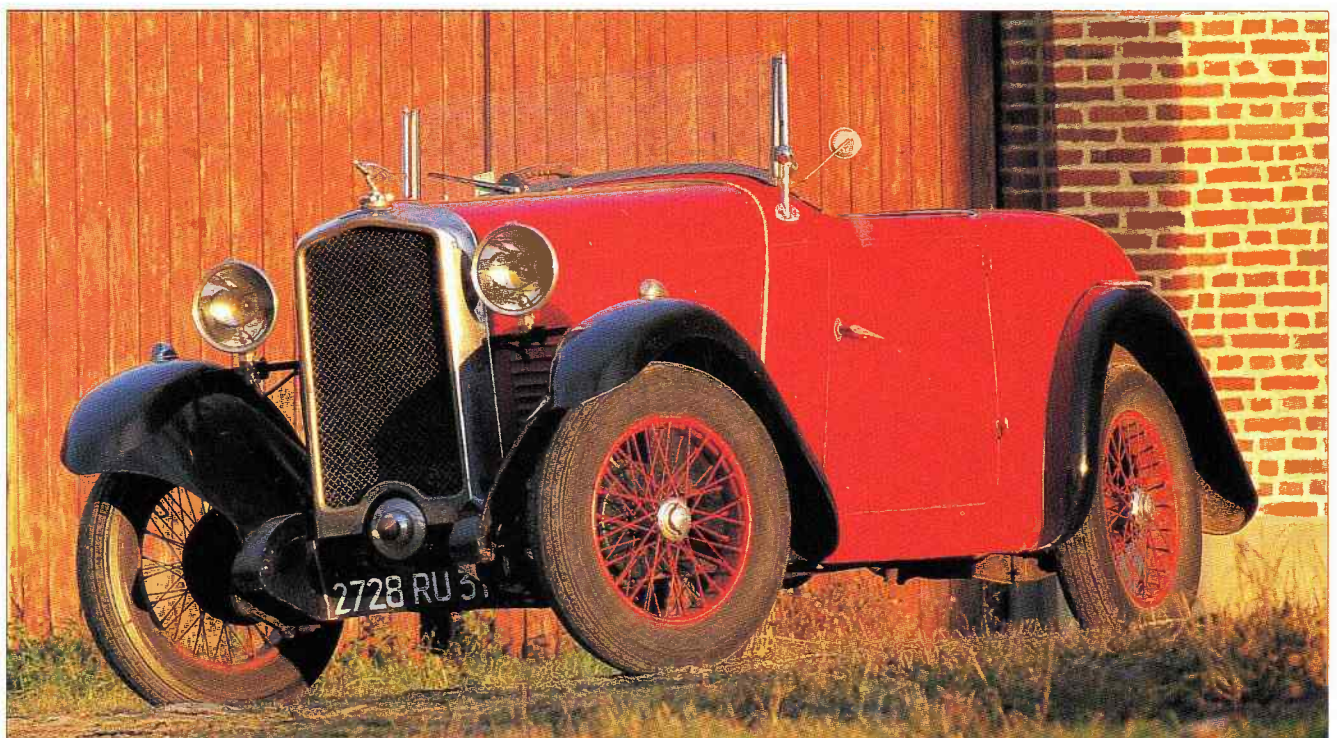
Peugeot 301 CR roadster 1934 et Salmson S4 roadster 1934

Avec sa capote totalement dissimulée quand elle est pliée, la Salmson s'affirme encore plus comme un roadster.

Les jantes à rayons, la roue de secours "à l'air libre" et les fines ailes donnent l'impression que le poids a été volontairement limité.

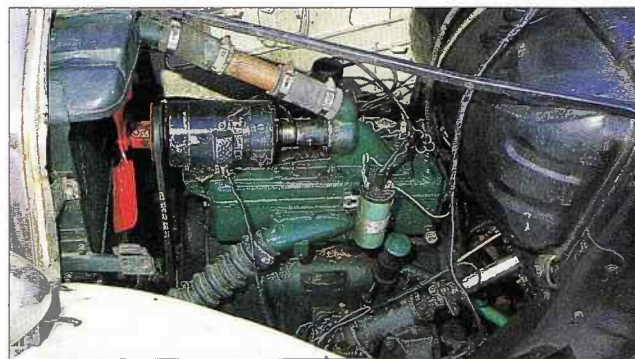
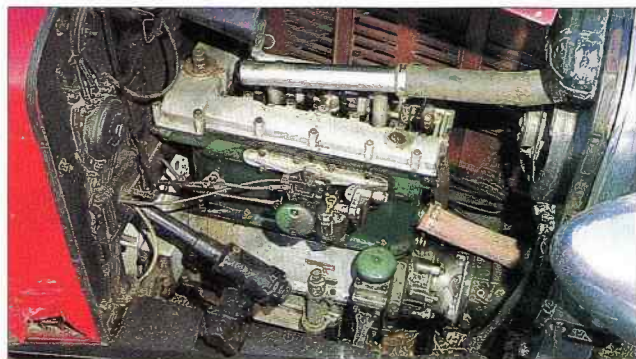


Passage obligé par les portes à ouverture suicide de la Salmson S4 pour se retrouver face à un tableau de bord qui ne déparerait pas sur une voiture de dix ans plus âgée. Le compteur gradué jusqu'à 120 km/h fait preuve d'un bel optimisme...





Le chemin d'accès au spider est "tracé" sur les ailes de la Salmson et de la Peugeot, mais attention à ne pas glisser... Le plus confortable des deux est celui de la Peugeot, et on peut ainsi rouler jusqu'à quatre, dans un tourbillon de vent.



Caractéristiques techniques

| | PEUGEOT 301 CR ROADSTER 1934 | SALMSON S4 ROADSTER 1934 |
|---------------------|---|--|
| MOTEUR | 4 cylindres en ligne | 4 cylindres en ligne |
| Cylindrée | 1 465 cm ³ (72 x 90 mm) | 1 301 cm ³ (65 x 98 mm) |
| Puissance maxi | 37 ch à 4 000 tr/min | 35 ch à 3 500 tr/min |
| Distribution | soupapes latérales, arbre à cames entraîné par chaîne. Vilebrequin à 3 paliers régulés | double arbre à cames en tête commandé arbre vertical, soupapes inclinées à 60°. Vilebrequin à 3 paliers |
| Bloc-culasse | en fonte | en fonte |
| Alimentation | carburateur Solex 30 FH | carburateur Solex ou Zénith |
| Allumage | deux batteries de 6 volts en série, dynamo et allumeur | batterie 12 volts, magnéto, dynamoteur en prise directe |
| Refroidissement | par pompe à eau | par thermosiphon |
| TRANSMISSION | aux roues arrière | aux roues arrière |
| Embrayage | monodisque à sec | monodisque à sec |
| Boîte de vitesses | 3 rapports dont 2 ^e et 3 ^e synchronisés | 4 rapports non synchronisés |
| CARROSSERIE | composite | composite |
| CHASSIS | longerons rectangulaires "Bloctube" fermés à l'avant et à l'arrière par des traverses | longerons caissonnés et traverses tubulaires |
| SUSPENSIONS | roues avant indépendantes, ressort à lames transversal. Pont arrière rigide avec ressorts à lames quart-elliptiques, cantilever inversé. Amortisseurs hydrauliques à levier double effet. | essieu avant rigide et ressorts semi-elliptiques. Pont arrière rigide avec ressorts cantilever longitudinaux. Amortisseurs à friction. |
| PNEUS | 165x400 | 13x45 |
| FREINS | tambours auto-serreur Bendix | tambours à commande mécanique, système Perrot à l'avant, Salmson à l'arrière |
| DIRECTION | à vis sans fin | à vis et secteur |
| DIMENSIONS | | |
| Longueur/largeur | 4,15/1,55 m | 4,10/1,40 m |
| Voies AV/AR | 1,30/1,34 m | 1,20/1,20 m |
| Empattement | 2,72 m | 2,67 m |
| Poids | environ 1 100 kg | environ 1 000 kg |
| Vitesse maxi | 90 km/h | 90 km/h |

Tout oppose ces mécaniques pourtant contemporaines : à gauche, le 1 301 cm³ double arbre à cames en tête de la Salmson S4, et à droite le 1 465 cm³ à soupapes latérales de la Peugeot 301 CR.

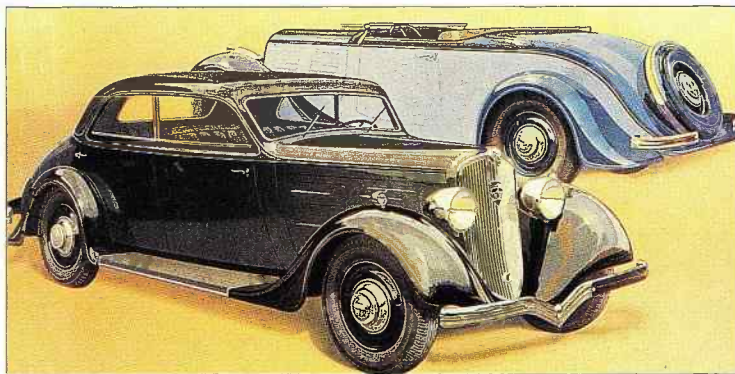
La mode étant à l'aérodynamique en 1934, la calandre en coupe-vent et la forme des volets d'aération du moteur en sont la parfaite illustration. La Salmson S4 était encore loin de cette préoccupation d'esthétique...



272B RU

1934 FH 2A

Dès les premières versions de la 301, le roadster a figuré au catalogue à côté des versions conduites intérieures. L'élégance des dames, comme de ses lignes, dans les concours du même nom était sa meilleure "réclame".



PEUGEOT 301 CR

La suite logique

Au Salon de Paris 1931, quand Peugeot innove en présentant la Peugeot 201 C 6 CV dotée d'une suspension avant à roues indépendantes, il manque encore une 8 CV dans la gamme, et comme la demande est forte dans cette catégorie, on se doute qu'un nouveau modèle ne devrait pas tarder.

Au début de l'été 1932, c'est chose faite : voici la Peugeot 301 C, modèle 8 CV d'une mécanique empruntée à la 201 (la course de 90 mm est la même, mais l'alésage est passé de 63 à 72 mm), avec un châssis rigidifié baptisé "Bloc-

tube" pour s'accorder avec plus de rigueur à la suspension avant à roues indépendantes.

Roadster en châssis court

Comme le veut la tradition Peugeot, le roadster figure d'emblée dans la gamme, aux côtés de la conduite intérieure 6 places, du coach et du cabriolet décapotable. Avec seulement quatre carrosseries pour le millésime 1932, les débuts peuvent paraître timides, mais dès le courant de l'année 1933, le nombre en est doublé avec la commercialisation d'un faux-cabriolet, d'un cabriolet golf, d'un coupé golf et d'une berline 4 places.

Techniquement, la 301 ne change pas et en 1934, la marque au lion adopte pour tous ses modèles une calandre en coupe-vent pour symboliser la tendance aérodynamique alors en vogue. Un artifice esthétique qui se double de quelques évolutions mécaniques comme le moteur monté sur des blocs de caoutchouc (système "self-amorti" en réponse au "moteur flottant" de Citroën) et la boîte à trois vitesses synchronisées.

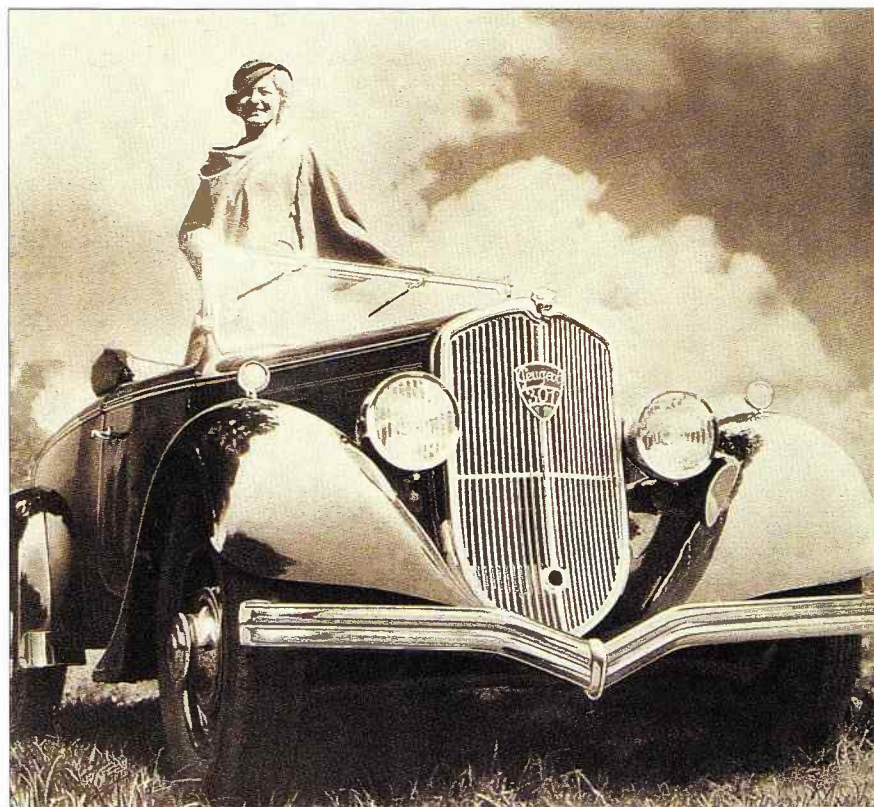
A partir de la fin mars 1934, le moteur gagne 3 ch et atteint 37 ch en augmentant son régime d'utilisation de 500 tr/mn. Un gain qui révèle surtout le montage d'un vilebrequin tournant sur trois paliers au lieu de deux, donc assurant au moteur une fiabilité supplémentaire.

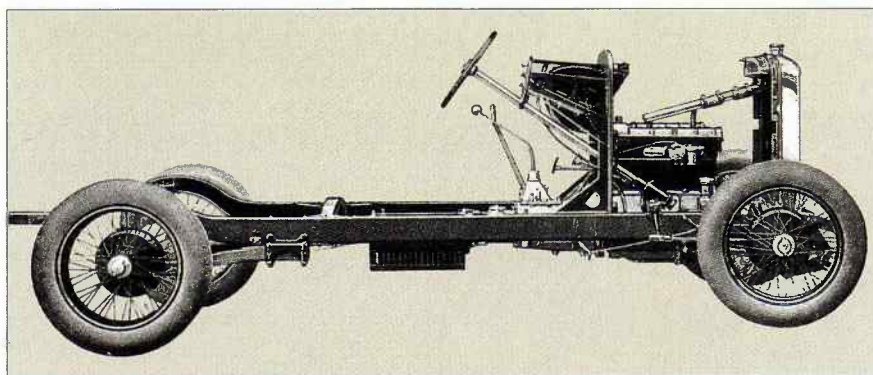
Deux types de châssis sont alors disponibles : empattement long (2,94 m) pour les 301 LR, et empattement court (2,72 m) pour les 301 CR les plus demandées.

Le roadster est toujours là, mais seulement en châssis court, et il fait la fierté des participants aux concours d'élégance, avant d'y être supplanté par la toute nouvelle Peugeot 601, le haut de gamme à moteur six cylindres. Mais les amateurs de 301 ne s'en offusquent pas : la 601 reprend fidèlement le dessin de la 301 CR aérodynamique, sur un empattement porté à 2,98 m.

Avec l'année 1935, la 301 CR cède la place à la 301 D, plus "compacte" et uniquement disponible en conduite intérieure.

Sur les 12 578 exemplaires de 301 CR produites, difficile de dire quelle fut la part de roadsters, mais la relative rareté des exemplaires encore en circulation plaide pour une diffusion réduite. Quant à l'appellation roadster, elle va rester encore un peu au catalogue Peugeot avec les 601 et 601 D (jusqu'en 1936), les 401 (1934/1935) et enfin les 402 (1935/1938). ♦





Simple et robuste, le châssis de la Salmson S4 autorisait plusieurs types de carrosseries fermées, plus un cabriolet et un roadster.

Ce dernier sera surtout connu dans la version S4C (ci-dessous) plus cossue, et un peu plus puissante, mais de nouveau dotée de marchepieds.

SALMSON S4

La volonté du confort

Chez Salmson, l'automobile est une histoire récente : tout commence en 1919, l'année où la société des moteurs Salmson, jusque-là célèbre pour ses moteurs d'avions, fabrique sous licence des cyclecars anglais de marque GN.

Après la guerre, la diversification est nécessaire, et le succès aidant, dès 1922, les cyclecars 100 % Salmson sont commercialisés, en même temps qu'une conduite intérieure équipée d'un moteur de 1 200 cm³ à double arbre à cames en tête.

Succès commercial

À l'origine, cette mécanique sophistiquée pour l'époque, n'était pas destinée aux cyclecars, mais son montage dans les caisses légères de la marque, en parallèle avec la vente des type D 10 HP qu'elle équipe, lui rapporte de beaux résultats sportifs, notamment avec une deuxième et troisième place aux 24 Heures du Mans 1927. Ainsi, quand la mode du cyclecar n'est plus de mise, Salmson abandonne la compétition, mais garde son moteur à la technique éprouvée. Ce n'est donc qu'en 1929, que la marque de la rue du Point du Jour, à Billancourt, se lance sur le marché de la voiture de tourisme. Le public veut du confort, ce qui impose d'abord de concevoir des conduites intérieures, mais rien n'empêche de lui proposer aussi de réelles performances, dans la mesure où le prix de vente reste compétitif.

L'envie d'un six cylindres en ligne se fait sentir chez Salmson, mais son coût dépassant le raisonnable, la solution d'un nouveau moteur quatre cylindres à double arbre à cames en tête est préférée. C'est le 1 301 cm³ à culasse hémisphérique de la S4 présentée au Salon de Paris 1929. Pour un "petit" 7 CV, il n'a rien à envier aux 8 ou 10 CV en vogue car la distribution en tête lui donne des reprises brillantes et une certaine noblesse. Salmson ne s'y trompe d'ailleurs pas, et au lieu de faire le parallèle avec les moteurs double arbre des cyclecars de

course, la marque préfère rapprocher cette mécanique de celle des avions. Exemple d'un des arguments de l'époque : "15 records du monde d'aviation détenus par la société des moteurs Salmson prouvent que la Salmson S4 est un symbole de précision et de sécurité".

Dotée d'une belle finition, la Salmson S4 est un succès commercial qui positionne d'emblée la marque parmi les "petits" constructeurs de qualité, et les connaisseurs ne s'y trompent. La S4 est proposée en berline, coach, coupé et cabriolet jusqu'en 1934, et entre-temps, la Salmson S4C est commercialisée à partir de 1933 : la nou-

veauté est dans ses proportions (empattement allongé, voies élargies) et dans son moteur porté à 1 465 cm³ pour une puissance fiscale de 8 CV, tandis que ses trains roulants reprennent encore ceux de la S4 (l'essieu avant rigide ne va céder la place aux roues indépendantes qu'à partir de fin 1934 sur la S4D 9 CV).

D'abord équipée d'une boîte 3 vitesses, la S4 va passer en boîte 4 vitesses (de fabrication Salmson) en 1932 ; et la version roadster qui a commencé sa carrière discrètement sous la forme d'une S4 (à boîte 4 vitesses) sera plus répandue dans la gamme S4C. ◆

